

上海市苏州河滨河慢行系统提升策略

□ 吴亚萍

(上海市城市建设设计研究总院(集团)有限公司, 上海 200125)

摘 要: 在城市更新的背景下,为提升苏州河滨河公共空间体系,对滨河慢行空间提升策略进行研究。结合苏州河滨河慢行系统的特征和存在的问题,在研究国内外滨河慢行系统改造和上海城市更新政策的基础上,提出慢行系统连续畅通、系统可达、活力人文、绿色生态的提升目标,并提出宏观上与城市功能及滨河交通的提升相协调、中观上与城市功能地块的更新相衔接、微观上与城市公共空间的微更新相结合的慢行系统提升策略。

关键词: 滨河慢行系统;城市更新;苏州河;提升策略

中图分类号: U491

文献标志码: A

文章编号: 1671-3400(2019)04-0005-04

Upgrading Strategies of Riverside Promenade System in Shanghai Suzhou River

WU Yaping

(Shanghai Urban Construction Design & Research Institute (Group) Co., Ltd, Shanghai 200125, China)

Abstract: Under the background of urban renewal, Upgrading Strategies of Riverside Promenade System are researched in order to upgrade the public space system of riverside in Suzhou Rivers. Combined with the characteristics of Suzhou riverside promenade system and existing problems, and on the basis of current domestic and foreign cases on reconstruction of riverside promenade system and urban renewal policy in Shanghai, this paper puts forward the aims of improvement of promenade system, which is continuous, accessibility, vitality and green ecology. Also, it puts forward the coordination and improvement of urban function and riverside transportation at macro level, connection with the renewal of urban land at medium level, and promotion strategy of promenade system, which is combined with micro renewal of urban public space at micro level.

Key Words: Riverside promenade system; Urban renewal; Suzhou river; Promotion strategy

0 引言

城市更新是指将城市中已经不适应现代化城市社会生活的地区作必要的、有计划的改建活动。在新时期下,城市更新强调“人”的体验,重在改善城市空间品质、改善基础设施条件、提升公共服务质量、延续城市文化脉络。滨河空间作为城市公共开放空间的一部分,是一个城市的记忆和标志,成为城市更新的重点区域。在倡导绿色出行,提高居民幸福感的总体导向下,城市滨河地区的生产功能逐步让位于消费功能,休闲游憩成为滨河地区更新的基本取向。

滨河慢行空间是城市滨河区域的重要线性空间,也是滨河休闲游憩的重要载体,慢行系统的更新和提升与人们的生活、休闲息息相关,结合滨河城市更新提升慢行系统,符合现代人对高品质生活追求的目标,对于滨河公共空间的提升也具有重要的意义。

1 滨河慢行系统的理论及实践

1.1 滨河慢行系统的构成

慢行系统是城市系统和城市交通系统的交集,除担负一定的通勤交通功能外,还提供市民休闲、锻炼、购物、娱乐等多种功能。滨河慢行系统是滨河景观区域的重要组成部分,集健身、购物、休闲、运动、交往、娱乐、旅游等多种功能于一体。滨河慢行路径连接着城市公园、广场、绿地等区域,形成了综合性的空间网络体系。

收稿日期: 2019-04-12

作者简介: 吴亚萍(1984—),女,汉族,上海人,硕士,工程师,主要研究方向:城市规划。

滨河慢行系统分为慢行路网、慢行接驳、慢行景观和慢行设施。慢行路网在空间上由慢行节点、慢行路径构成；慢行接驳是指慢行系统与公交站点、地铁站点的接驳；慢行景观能够提高慢行系统的质量，满足滨河慢行者舒适慢行的高层次需求；慢行设施包括自行车停放设施、过街设施、标识设施、环境功能设施等。

1.2 国内外相关研究及实践

目前国内已有一些关于城市滨河空间交通系统在城市设计方面的研究，如汤蕾对张家港市一干河的《“河城互动”：城市滨水绿道发展实践》^[1]、陈希对安阳地区的《滨水区慢行交通系统城市设计研究》^[2]、沈学美的《城市更新之滨水绿道景观提升》等。但目前滨河系统的研究主要偏重于绿道空间生态、景观的设计，而对宏观上慢行系统与城市交通的关系梳理、慢行系统与滨河区域城市更新的关系并未作过多研究。

国外对于慢行系统的研究和设计比较成熟。瑞典托尔比约恩·安德森的《滨河慢行系统》主要对设计导则及缓冲带、空间设计类型提出了引导^[3]。早在20世纪60—70年代美国普拉特河就确定有计划的建设公园节点，通过慢行系统将这些节点串联起来复兴滨河地区；密尔沃基河则通过分段、分区形成特色的慢行系统，包括自然风景区、古代遗迹区和休闲活动区三大功能区，整条滨河绿道采用统一的标识系统；巴黎圣马丁运河北段地区结合城市更新，将靠近水体一侧的车道改造成双向的自行车专用道，营造宁谧舒适的滨河慢行环境，吸引更多行人亲近水体。

2 苏州河滨河慢行系统存在的问题与提升目标

2.1 苏州河滨河慢行系统存在的问题

2.1.1 慢行断点较多，路径不通畅

在苏州河滨水开发中，由于经济利益的驱动和早期规划的缺陷，部分周边的建筑物直接临河建设，未预留滨河绿地空间，建筑物背面也未考虑预留空间以弥补滨河空间的占用，造成滨河慢行系统的不完整。在苏州河中心城区段的40 km岸线范围内，存在59处断点，未贯通的岸线长度达到14.2 km，滨河慢行系统难成体系。

2.1.2 慢行空间狭窄，活力不够

由于历史用地的审批、建设原因，苏州河滨河地区空间局促，部分地段的市政道路或者建筑物紧邻水岸。特别是在苏州河东段（不包括滨河市政道路），局部地段宽度仅2—4 m，慢行空间只能依靠市政道路的人行道或者防汛墙空间组织（见图1）。

整体滨河慢行系统的公共空间节点分布不均匀。从现状慢行节点的分布来看，南岸主要的公共空间节点外滩源—九子公园—蝴蝶湾—中山公园—虹桥河滨公园—风铃绿地—临空1号绿地之间的间距为0.6—4.5 km不

等；北面的主要公共绿地的间隔更是在4—5 km以上。按照高静在《大都市滨水区游憩化更新研究》中的相关研究，8 min作为慢行节点间距的合理步行时间，节点之间的间距应控制在500 m左右，以此为标准，苏州河现有的慢行空间节点数量远远不足，对于人气和活力的集聚能力较弱。

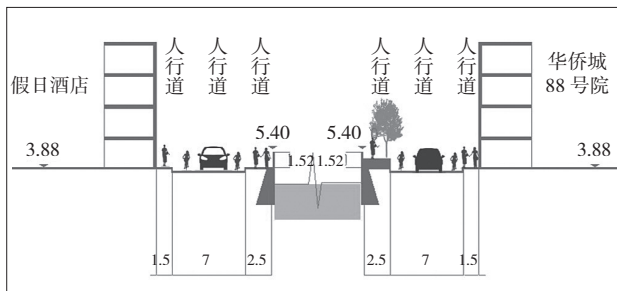


图1 西藏路——乌镇路断面示意图 (m)

2.1.3 慢行系统与腹地联系缺乏，可达性较差

从慢行系统与腹地的联系看，东部内环以内由于滨水空间局促，吸引力较低，滨河的垂直道路的路网密度较低且街道活力不足，腹地的主要公共活动节点与滨河空间缺乏较好的联系；内中环间由于岸线大量被住宅区、单位、工厂等占用，滨河公共空间无法开放，滨河慢行通道难以贯穿，使用对象局限，使用频率降低，尤其普陀区境内，地铁站点距离河岸平均达1 km以上；中环以外地区滨河主干路将腹地和滨水绿地分隔，阻碍了城市腹地的行人进入滨水地区，导致滨水空间活力减弱。

2.1.4 慢行景观参差不齐，亲水不足

滨河慢行系统区段内的景观建设差异性较大，东部已经进行城市更新的区域如苏河湾地区、蝴蝶湾地区等建设品质较高，绿化和岸线的设计充分考虑了人的活动需求。大部分地段存在防汛墙较高遮挡视线、绿化不足、停车占用等问题，慢行系统的景观性和亲水性需要提升。

2.2 滨河慢行系统的提升目标

2.2.1 连续畅通

连续畅通是慢行系统最基本的目标，通过建设非机动车道、人行道、人行天桥、地下通道等，满足行人或者非机动车的通行需求。滨河慢行系统为线性空间，需要建设连续而贯通的路径，通过设置滨河通道、建设跨河桥梁、清晰的标示系统等方式，创造无障碍路线，以连续性、连通性与网络化的慢行体系，确保滨河空间活动轨迹顺畅。

2.2.2 系统可达

滨河慢行系统是城市的一部分，要利用其景观系统节点的优势来连接城市的其他区域。要强化与腹地的衔接，针对不同的功能选择不同的衔接方式。滨河慢行系统的出入口与换乘点的设计要科学合理，确保滨河绿道具有较强的可达性与开放性。

2.2.3 活力人文

慢行系统体现区域环境中城市居民的行为活动特征,滨河慢行系统的建立可将城市的多种功能整合起来,满足各类型、各年龄层次人群的慢行活动需求。因此,滨河慢行系统需要构建点线结合的序列慢行空间,加快“生活型”和“休闲型”配套服务设施建设,合理布局包括便民服务、文体游憩、户外家具、无障碍设施、标识导引等在内的多类型服务设施体系,引领城市生活回归水岸。

2.2.4 绿色生态

滨河慢行系统作为自然化的生态系统和人文建设的景观理念相结合的地方，是城市景观、环境品质的重要体现区。保持两岸公共开放空间及横跨多行政区岸线设计与建设的统一性和整体性，整合空间布局风貌，注重慢行通道与公共景观、植物配置、水体景观之间的关系，注重与历史风貌的协调，建设完整而富有特色的慢行景观系统。

3 苏州河滨河慢行系统的提升策略

3.1 滨河城市更新与慢行系统建设

城市更新包括两个方面，一方面是对客观存在实体（建筑物等硬件）的改造；另一方面是对各种生态环境、空间环境、文化环境、视觉环境、游憩环境等的改造与延续。目前通过不同区域项目的实践，上海市在城市更新方面积累了丰富经验：徐汇西亚宾馆通过城市更新完善地区功能；原闸北区北三块通过城市更新增加地区公共服务设施；徐汇区教堂广场和档案馆地块通过城市更新增加公共空间和提升环境品质；静安东斯文里通过城市更新加强历史建筑保护。同时，通过对社区、桥下空间、口袋公园等未更新区域进行探索。

苏州河滨河城市更新分为三个层面。从宏观层面上通过整体分段引导功能提升，包括东段的商业金融、中段的城市场生活；通过道路与桥梁的梳理改善滨河交通系统；通过高压线入地、桥梁的景观改造等改善城市环境品质。从中观上实施单个或者多个地块的更新，包括苏河湾地块、大统路地块、老真北地块等。从微观上通

过桥下空间、防汛墙等节点的更新,来提升公共空间的品质。因此,本文在滨河慢行系统提升目标导向下,主要采取从宏观上与城市功能及滨河交通的提升相协调、中观上与城市功能地块的更新相衔接、微观上与城市公共空间的微更新相结合的慢行系统提升策略。

3.2 滨河慢行系统的宏观构建

3.2.1 结合交通系统更新改善慢行路径

(1) 结合道路组织拓宽慢行空间

研究区域道路系统,通过对滨河道路系统的出入口、停车、车流量的分析,确定滨河道路的等级和断面(见图2)。对于滨水腹地较小、景观较差的地区,考虑采取禁止机动车、单向行驶、减少车行道的措施,以腾出更多的空间给慢行系统(见图3)。同时在机动车道和慢行空间之间通过铺装、分隔带进行区分,保证慢行系统的安全和舒适。

以苏州河东段为例,两岸的滨河慢行空间比较狭窄,与区域商业、金融、文化国际化的定位不符,需对慢行系统进行改善。规划研究两岸交通流量、出入口及停车现状,确定禁止机动车通行及减少车道的可能性。通过分析,北岸没有居民住宅小区的出入口,只有单位的出入口,可以调整;南岸河南中路以东地块出入口过多,绿化空间充足,可在绿化中设置慢行空间;中段局部路段空间局促,需要通过地块功能调整或工程措施调整出入口,实施全面禁止机动车通行来设置慢行空间。因此,研究提出了北岸全面禁止机动车通行,并构建光复西路平行分流道路;南岸部分禁止机动车通行,限制过境交通的策略拓展慢行系统。

(2) 结合桥梁的建设增加两岸慢行联系

在局部慢行难以贯通的区域,通过慢行桥梁的建设连通两岸,保证慢行系统的连续性。在华东政法大学、不夜城工业园等近期难以贯通的地段新建白玉路桥、M50 桥等。同时,在规划的车行桥上增设慢行通道来增

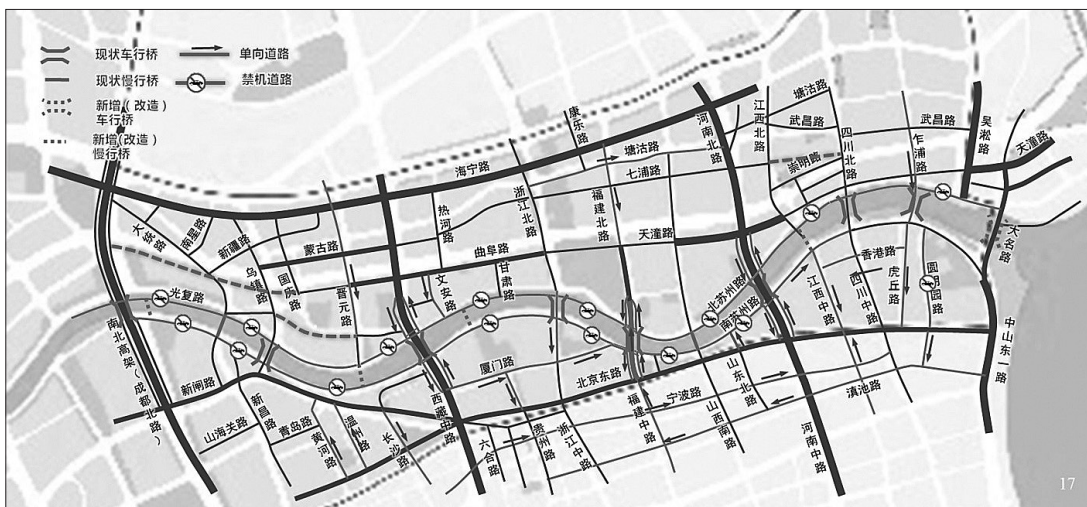


图2 外白渡桥—南北高架滨河交通组织方案

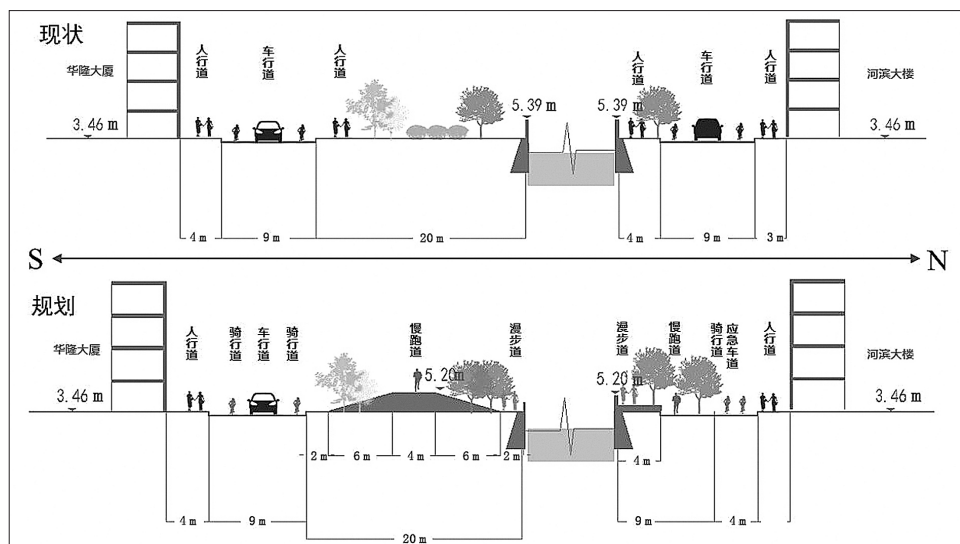


图3 外白渡桥—南北高架滨河断面改造

(m)

加两岸的慢行连通性。

3.2.2 通过功能转换完善慢行网络

相关研究表明：200—300 m（约步行 5 min）为轻松步行距离；400—1 000 m（约步行 10—15 min）为适宜步行距离。依据现状空间的尺度、间距与开发潜力，增强苏州河沿岸慢行节点布局的均衡性，并打造大小各异的慢行节点。

规划研究现有慢行节点的分布及规模，对滨河的重建和待建用地进行分析，结合公共性质的重建待建用地更新增加大型节点，保证大型节点的间距在 400—1 000 m，增加慢行空间的多样性。

3.3 滨河慢行系统的中观拓展

3.3.1 结合私有地块更新拓展慢行空间

私有地块的更新需要遵循新的控制性详细规划的要求来进行新一轮地块的方案审批。因此，可以释放原有的占用空间，包括滨水道路拓宽、防汛通道、绿化带等空间，为慢行通道的建设提供载体。如苏州河北岸某地块现有的滨水空间仅有 7 m，包括紧邻地块的 1 m 人行道，4 m 的单向车道及滨水 2 m 的人行空间，滨河慢行空间狭窄，缺少绿地，品质较差。控制性详细规划中该地区的滨水空间为 16 m 的道路空间及 4 m 绿化带，在新一轮城市更新下，结合滨水交通功能的弱化，可释放约 8 m 的空间进行滨河慢行系统的组织，提高了滨河慢行的品质。

3.3.2 结合公共地块更新丰富慢行体验

公共地块的更新具有开放性的特点，为增加慢行系统的丰富性，可将慢行系统延伸至地块内部，通过与绿地、文化空间、教育空间、创意空间的结合，形成区段特色，提升慢行体验。苏州河的慢行系统可结合梦清园、长风绿地将慢行系统与公园绿地的漫步道连接；可结合华东政法大学滨河街区的建设形成半开放式慢行系统；

可结合 M50 等创意街区提升慢行通道的文化与趣味性。

3.4 滨河慢行系统的微观提升

3.4.1 通过公共空间微更新增加慢行节点

在大型节点的基础上，结合桥下空间、口袋绿地、桥上空间、亲水平台等公共空间的微更新，增加慢行空间的小型节点，保证慢行节点的间距在 200—300 m 以内。

桥下空间按照使用

功能可以分为生态绿化、仓储、服务、社会公益、交通等多种类型，每种功能对空间尺度、围蔽条件、地形特点等空间属性需求不同，应因地制宜处理需求与属性间的对应关系，在具体利用方案的选择中优先考虑社会公益类的使用功能。

桥梁除了作为通行空间以外，同样可以作为交往、休憩的空间，对慢行桥梁进行空间的微改造，考虑在桥上设置简单的长凳、观景台等，让人们能够在桥上停留，形成慢行空间的节点。

3.4.2 通过微更新丰富慢行景观

将慢行系统景观的塑造与微更新相结合，包括慢行系统内视线通廊、防汛墙、绿化带的设计，营造丰富多样的慢行景观环境。

4 结语

滨河慢行空间是城市滨河区域的重要线性空间，也是滨河休闲游憩的重要载体。在“以人为本，有机更新”的理念下，结合滨河城市更新提升，从宏观上与城市功能及滨河交通的提升相协调、中观上与城市功能地块的更新相衔接、微观上与城市公共空间的微更新相结合三个层次策略来提升慢行系统。滨河慢行系统的提升符合现代人对高品质生活的追求，符合城市更新的原则，对于滨河公共空间的提升也具有重要的意义。

参考文献：

- [1] 汤蕾.“河城互动”：城市滨水绿道发展实践——以张家港市一干河绿道为例[J].中国名城, 2016(4): 61-66.
- [2] 陈希.滨水区慢行交通系统城市设计研究——以安阳地区为例[J].美与时代(城市版), 2017(5): 37-38.
- [3] 托尔比约恩·安德森.滨河慢行系统[M].贺艳飞,王丽伟,译.桂林:广西师范大学出版社, 2017.